

**CONCESSÃO RODOVIÁRIA COMO  
PLATAFORMA DE VALORIZAÇÃO  
FINANCEIRA: EXPRESSÃO DO USO  
CORPORATIVO DO TERRITÓRIO**

*ROAD CONCESSION AS A PLATFORM FOR  
FINANCIAL GAIN: EXPRESSION OF THE  
CORPORATE USE OF TERRITORY*

*CONCESIÓN VIAL COMO PLATAFORMA DE  
VALORIZACIÓN FINANCIERA: EXPRESIÓN  
DEL USO CORPORATIVO DEL TERRITORIO*

**BRUNO MOREIRA RIANI COSTA**

Universidade Estadual Paulista (UNESP) –  
Rio Claro/SP.  
E-mail: bruno.riani@unesp.br

**FABRICIO GALLO**

Universidade Estadual Paulista (UNESP) –  
Rio Claro/SP.  
E-mail: fabricio.gallo@unesp.br

**Resumo:** A ação de investidores institucionais, principalmente fundos de investimento e de pensão, que são atores-chave de nosso período histórico, tem expandido as fronteiras do capital, submetendo as mais diversas atividades econômicas à lógica de ganhos financeiros. Neste quadro, analisamos aqui o que consideramos ser uma manifestação deste processo. Passando em revista a atuação de fundo de investimento pioneiro no setor, propomos a compreensão de concessões rodoviárias como plataforma de valorização financeira. Para tanto, empregamos o conceito de financeirização como fio condutor da análise, mostrando como, através do estudo do caso em tela, este processo provoca reorganizações na dinâmica territorial. Sustentamos que as rodovias, na medida em que são pedagiadas e controladas por grandes agentes econômicos, engendram um fluxo de valor remetido do local para os circuitos financeiros, remunerando os investidores. Trata-se, portanto, de um uso do território alinhado ao processo de financeirização, predatório e corporativo, que reforça desigualdades socioespaciais e reafirma a posição de dependência ocupada pelo Brasil na dinâmica econômica global.

**Palavras-chaves:** concessões rodoviárias, financeirização do território, usos do território, estado de São Paulo.

**Abstract:** The actions of institutional investors, mainly investment and pension funds, which are key players in our historical period, have expanded the frontiers of capital, subjecting the most diverse economic activities to the logic of financial gains. In this context, we will analyze here what we consider to be a manifestation of this process. By reviewing the procedure of a pioneering investment fund in the sector, we propose to understand road concessions as a platform for financial gains. Therefore, we use the concept of financialization as the guiding thread of the analysis, showing how, through the case study, this process causes reorganizations in the territorial dynamics. We suggest that the highways, insofar as they are tolled and controlled by financial agents, generate a flow of value sent from the place to the financial circuits, remunerating investors. It is, therefore, a use of the territory aligned with financialization process, corporate and predatory, which reinforces socio-spatial inequalities and reaffirms the position of dependence occupied by Brazil in the global economic dynamics.

**Keywords:** road concessions, financialization of the territory, uses of the territory, state of São Paulo.

**Resumen:** Las acciones de los inversores institucionales, principalmente los fondos de inversión y de pensiones, que son actores clave en nuestro período histórico, han ampliado las fronteras del capital, sometiendo las actividades económicas más diversas a la lógica de las ganancias financieras. En este contexto, analizamos aquí lo que consideramos una manifestación de este proceso. Al revisar el desempeño de un fondo de inversión pionero en el sector, proponemos la comprensión de las concesiones viales como una plataforma para la valorización financiera. Utilizamos el concepto de financiarización como el hilo conductor del análisis, mostrando cómo, a través del estudio de caso en pantalla, este proceso provoca reorganizaciones en la dinámica territorial. Argumentamos que las autopistas, en la medida en que comienzan a tener peajes y son controladas por los principales agentes económicos, generan un flujo de valor enviado desde la ubicación a los circuitos financieros, remunerando a los inversores. Es un uso del territorio alineado con el proceso de financiarización depredadora y corporativa, que refuerza las desigualdades socioespaciales y reafirma la posición de dependencia ocupada por Brasil en la dinámica económica global.

**Palabras clave:** concesiones viales, financiarización del territorio, usos del territorio, provincia de Sao Paulo.

## Introdução<sup>1</sup>

Apesar de as finanças terem ocupado um lugar central e privilegiado na estrutura do capitalismo desde a gênese deste modo de produção, seu papel e grau de importância variaram de acordo com os ciclos sistêmicos de acumulação (ARRIGHI, 1996). No atual ciclo de desenvolvimento capitalista, o papel e o poder das finanças têm se hipertrofiado desde meados da década de 1970, quando se inicia um período de sobreacumulação. A sobreacumulação limita o reinvestimento produtivo do valor excedente, fazendo com que este seja, em medidas cada vez maiores, redirecionado para os circuitos financeiros. Neste quadro, consolida-se um novo regime de acumulação a partir do qual, sob a batuta da esfera financeira, o capital efetivamente se mundializa, desgarrando-se dos freios e regulações estatais do pacto fordista (CHESNAIS, 1996).

Neste quadro, há a emergência de novos atores-chave do período. Os processos de liberalização monetária e financeira (*desregulamentação*), de abertura dos mercados financeiros nacionais (*descompartmentalização*), e a permissão concedida a outras instituições financeiras para efetuar transações e operações antes reservadas aos bancos (*desintermediação*), fazem com que os assim chamados *investidores institucionais* conquistem cada vez mais autonomia e importância na dinâmica capitalista (CHESNAIS, 2005).

Dentre os investidores institucionais, são os *fundos de investimento e pensão* seus representantes mais significativos; isso

---

<sup>1</sup> Os autores agradecem ao CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pela concessão de bolsa PIBIC e à FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo nº 2017/22674-4) pelo financiamento que possibilitou o desenvolvimento desta pesquisa.

porque têm sido os maiores concentradores de poupança coletiva e individual (SAUVIAT, 2005). Estes agentes estão na linha de frente da ampliação do poder do capital, que passa a submeter um número cada vez maior de atividades econômicas à lógica própria do capital financeiro, provocando profundas reorganizações na dinâmica econômica e socioespacial. Entendemos que estudar estes impactos socioespaciais da financeirização, e os novos *usos do território* (SANTOS, 2005) em que implicam, é importante tarefa da geografia.

No presente artigo tratamos sobre a recente e crescente participação de fundos de investimentos em concessões de rodovias. Mais especificamente, nos interessa a atuação pioneira do grupo Pátria Investimentos Ltda. no setor, exemplo empírico do fenômeno que buscamos compreender. Entendemos que esse fenômeno revela aspectos importantes acerca de novos usos do território sob a financeirização. Para tanto, empregamos aqui o conceito de *financeirização* como fio condutor da análise. Procedemos desta forma porque acreditamos que o referido conceito permite apreender aspectos centrais da dinâmica socioespacial contemporânea; também, permite uma abordagem integrada em relação ao tema, admitindo aproximações a partir de diferentes instâncias sociais (PIKE; POLLARD, 2010).

Como base empírica, analisaremos a participação em concessões rodoviárias do Pátria Infraestrutura III – Fundo de Investimento em Participações através da concessionária Entrevias S.A., criada com o propósito específico de administrar um dos lotes de rodovias controlados pelo grupo. Foi o primeiro fundo de investimento a participar, sozinho, de um leilão de concessão rodoviária no país (até então, a participação de fundos de investimento e pensão se limitava ao financiamento e a papéis

secundários em consórcios com grandes empreiteiras e construtoras). Assim arremata, em 2015, com ágio de 130,89%, o lote Florínea-Igarapava, desembolsando R\$ 917,251 milhões. Também, vale dizer, a gestora Pátria Investimentos está associada ao grupo norte-americano Blackstone, um dos maiores agentes financeiros do mundo.

Por conta das distintas características deste novo *player*, a Comissão Especial de Licitação do Governo do Estado de São Paulo avaliou a documentação apresentada pelo licitante sob aspectos jurídicos, econômicos e técnicos e constatou que atendia aos requisitos estabelecidos no edital. Em abril de 2017, por fim, a ARTESP<sup>2</sup> publica no Diário Oficial do estado a habilitação do Fundo para operar, por trinta anos, os 570 km de rodovias paulistas referentes ao lote vencido, que engloba trechos das vias: SP-266; SP-294; SP-322; SP-328; SP-330; SP-333 e SP-351 (SÃO PAULO, 2017).

Desde então, o ímpeto do Fundo em investimentos no setor se intensificou: em 2019 adquire 100% das participações da Concessionária Auto Raposo Tavares, obtendo o direito de administrar, até 2029, 834 km em trechos das rodovias SP-225, SP-327 e SP-270 (MARTÍNEZ-VARGAS, 2019). Ainda mais recentemente, em janeiro de 2020, detendo quota de 75% em um consórcio com o Fundo Soberano de Cingapura (GIC), o Fundo Pátria vence o leilão do Lote Piracicaba-Panorama, a maior concessão rodoviária do país até o presente momento (1.273 km de rodovias), com lance de R\$ 1,1 bilhão, cifra também recorde (HIRATA; FUCUCHIMA, 2020). Até o momento da redação deste artigo, o contrato que consumaria esta concessão ainda não foi assinado,

---

<sup>2</sup> Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo.

embora tudo indique que o será ainda em 2020 e deve vigorar até 2050.

Esta breve reconstituição das ações do Fundo Pátria sobre as concessões rodoviárias em São Paulo revela um interesse marcante do grupo no setor. Como dito, foi o primeiro fundo de investimento a participar autonomamente de um leilão de concessão rodoviária e, em menos de três anos, tornou-se um relevante *player* neste meio, detendo o controle de 2.600 km de rodovias no estado (já considerando o último lote vencido) através de transações bilionárias. Assim, entendemos que investigar a ação pioneira deste fundo de investimentos indica algumas das atuais estratégias dos agentes financeiros hegemônicos e lança luz sobre novas dinâmicas territoriais que se dão sob a financeirização.

No presente texto, como já mencionado, daremos ênfase à atuação do grupo Pátria Investimentos através de sua subsidiária Entrevias S.A., que administra as rodovias do lote Florínea-Igarapava, no centro-oeste paulista. Assim fazemos porque esta foi a concessão que primeiro passou a ser operada pelo grupo, que a administra desde 2017. Sobre os outros dois lotes que o grupo adquiriu o direito a explorar ainda não se dispõe de muitas informações; sobre elas, portanto, aqui não trataremos.

Em linhas gerais, partiremos deste fenômeno para uma reflexão sobre os usos do território sob a financeirização. Primeiro, buscamos caracterizar a financeirização, recuperando algumas exposições de autores que trataram sobre o tema e fornecem ferramentas valiosas para o entendimento do fenômeno estudado. Posteriormente, sublinhamos que a financeirização também guarda uma dimensão espacial e implica em novos usos do território sob a égide das finanças. Em seguida, após traçar um breve “pano de

fundo” das concessões rodoviárias em São Paulo, passaremos a revisar a atuação da concessionária Entrevias S.A. Examinaremos sua atuação por ser um exemplo empírico daquilo que procuramos evidenciar: a materialização da lógica financeira por sobre o ramo das concessões rodoviárias. Através dessa análise, sustentamos que as rodovias controladas por grupos financeiros funcionam como uma espécie dreno de parcela da renda local. Por fim, justificamos como elas têm assim constituído uma atraente plataforma de valorização financeira, caracterizando uma forma corporativa e predatória de uso do território, alinhada à financeirização.

### **O capital financeiro no comando**

O tema da financeirização tem ganhado destaque no período contemporâneo dentro das pesquisas em Ciências Humanas. É ampla a bibliografia e a quantidade de autores que tem se debruçado para desvendar o tema na atualidade. Klink e Souza (2017) nos apontam que é possível destacar, grosso modo, três grandes correntes na literatura mais recente sobre o tema, a saber: uma associada ao marxismo, regulacionismo e economia política; outra que trata da governança corporativa, contabilidade crítica e capitalismo de *coupon pool*; e uma terceira que associa financeirização e vida cotidiana: economia cultural, performatividade e os estudos sociais sobre as finanças. Lapavitsas (2011) por sua vez enfatiza, na discussão sobre financeirização, as contribuições da economia política marxista, de correntes pós-keynesianas, e de outras vertentes heterodoxas, incluindo neste último grupo a sociologia econômica, a Escola da regulação e a geografia econômica.

Christophers (2015) chama atenção, numa perspectiva crítica, para a necessidade de se fazer um balanço no que diz respeito

à financeirização enquanto conceito operacional para a análise de processos que acontecem não apenas no Norte Global, defendendo que a ótica aplicada ao exame dos processos de financeirização nominal precisa ser radicalmente ampliada.

Cavalcante et al. (2018, p. 196-197) também buscam sintetizar as correntes teóricas quando indicam que os estudos sobre a financeirização estariam associados inicialmente à Escola da regulação, que a interpretou como uma mudança sistêmica no processo de acumulação de capital, que torna-se regulado pelas finanças. Em segundo plano, os autores indicam que esta relação sistêmica foi subestimada por estudos baseados na abordagem da Contabilidade Crítica, que deram ênfase a uma análise microeconômica, definindo a financeirização como a crescente influência do mercado de capitais sobre o comportamento de empresas e famílias. Tal visão mais rigorosa foi complementada por uma análise mais abrangente, que levou à abordagem da Contabilidade Sociocultural à financeirização. De acordo com esta vertente da literatura, os indivíduos se tornam cada vez mais responsáveis pela gestão financeira de seu futuro (planos de aposentadoria, fundos de pensão, seguros privados etc.), à medida que os serviços fornecidos pelo Estado gradualmente passam a ser prestados por empresas privadas. Por fim, defendem que o elemento comum para essas abordagens é que a financeirização pode ser geralmente concebida como o crescente poder (sistêmico) das finanças e da engenharia financeira, através do qual os interesses financeiros se tornam cada vez mais presentes.

Sobre o crescente poder sistêmico das finanças, há a abordagem pioneira de Braga (1993) sobre o tema no Brasil. O autor analisa a gênese desse novo padrão de desenvolvimento capitalista e



a emergência, nas últimas décadas do século XX, do que denomina *macroestrutura financeira*, sublinhando que há uma “articulação entre mercado e Estado, entre corporações (...) e bancos centrais” na conformação do capitalismo financeirizado (BRAGA, 1993, p. 46). Neste quadro, o autor sustenta que, enquanto o processo industrial-reprodutivo permanece crucial para a reprodução capitalista, está cada vez mais “*subsumido* no movimento mais geral de gestão e realização da riqueza (*latu sensu*) sob dominância financeira” (BRAGA, 1993, p. 47).

Em termos gerais – e apoiados em Palludeto e Rossi (2018) – pode-se considerar financeiro o capital que se valoriza sem participar diretamente do processo produtivo. Valoriza-se mediante a remuneração pelo empréstimo de capital-dinheiro (tornando-se capital portador de juro) e/ou através da detenção de títulos fictícios de propriedade (conformando o chamado capital fictício), que dão direito a parcela do mais-valor futuro extraído da companhia da qual se detém o título. Assim, por mais que dele não participe diretamente, o capital financeiro não está completamente descolado do circuito real da extração de mais-valor e, em última instância, dele depende (BELLUZZO, 2013). Não haveria de ser diferente: afinal, como demonstrado por Marx (2011), a criação de mais-valor se dá na esfera da produção.

Isso posto, retomemos o pano de fundo histórico esboçado na Introdução: a transição para um novo regime de acumulação engendrado a partir do último quartel do século XX. Transição que deriva de uma crise de sobreacumulação em escala mundial. Neste quadro o excedente, impedido de ser reinvestido no processo produtivo, passa a ser redirecionando maciçamente para a esfera

financeira<sup>3</sup>, hipertrofiando o papel e o poder das finanças na dinâmica global de acumulação. Em uma breve definição, a esta grande concentração de poder nos circuitos financeiros e suas repercussões podemos chamar *financeirização*.

Neste sentido, Lapavitsas e Mendieta-Muñoz (2016) sublinham o fato de que a financeirização altera a correlação de forças entre a esfera da produção e a esfera financeira, redundando em um ganho de poder para esta última. Assim, acumulando poder e dinheiro, os investidores institucionais e outros agentes hegemônicos representantes do circuito financeiro passam a assumir a linha de frente na expansão do poder do capital, provocando uma violenta reorganização institucional, técnica e discursiva em nível mundial (HARVEY, 2008).

O poder acumulado por estes agentes se manifesta de diferentes formas. Em primeiro lugar, observa-se um crescente aparelhamento (ou união) das grandes firmas industriais pelos grandes agentes financeiros, que passam a recolher parcelas cada vez maiores dos lucros à custa de menores reinvestimentos produtivos e principalmente de maior exploração do trabalho (CHESNAIS, 1996). Ou seja, as finanças passam a disputar parcelas cada vez maiores das mais-valias obtidas no processo produtivo, submetendo-o às suas regras e lógicas<sup>4</sup>, invertendo a configuração idealista de um sistema financeiro virtuoso e facilitador das inversões: já não é a finança que está a serviço da produção, mas o contrário (AALBERS, 2008).

---

<sup>3</sup> Afinal, como colocado por Tavares (1983, p. 109), a “centralização dos excedentes financeiros ou capital-dinheiro sem aplicação rentável e/ou segura no setor produtivo” é função intrínseca dos sistemas financeiros.

<sup>4</sup> Belluzzo e Galípulo (2019, p. 83) falam do privilégio do *valor do acionista* (*shareholder value*), que privilegia a maximização da “extração do valor de um ativo já existente em detrimento do fluxo de criação de valor mediante o investimento de um novo ativo reprodutivo.”

Com Aalbers (2008) podemos pensar em um *circuito quaternário do capital*, que seria caracterizado pela transformação dos mercados financeiros em canal de investimento por si só. Na financeirização, o capital dos circuitos primário (produção propriamente dita), secundário (infraestrutura para produção) e terciário (infraestrutura social) migram para os mercados financeiros, o circuito quaternário. Este, por sua vez, passa a crescentemente sobredeterminar os demais circuitos, reordenando-os de acordo com sua lógica própria.

Além de, como diz Aalbers (2008, p. 149), a lógica própria de *Wall Street* passar também a vigorar cada vez mais fora de *Wall Street*, há também um aumento do que Lapavistas e Mendieta-Muñoz (2016) denominam *expropriação financeira*. Diferentemente do *lucro financeiro* extraído da disputa pelo excedente produtivo das companhias, na expropriação financeira o que está em disputa é a poupança coletiva, a posse de valores já existentes e circulantes: se alguém ganha, outro perde – como num jogo de soma zero.

Esta expropriação financeira pode ocorrer de diversas formas. Uma delas é através da concessão de linhas de crédito a juros abusivos a pessoas físicas (e. g. crédito hipotecário, cheque especial, cartão de crédito etc.). Sokol (2013 p. 506), descrevendo as relações de crédito-débito (que, como dito, podem ser exemplos de expropriação financeira<sup>5</sup>), afirma que se trata, em última instância, de transferência de valores entre um devedor e um credor. Este espera realizar seu “lucro” obtendo do devedor mais do que emprestou. Aquele que o recebe tem algo que a ele aparece como lucro, mas que não representa um novo valor de troca criado, e sim

---

<sup>5</sup> Não o são quando o devedor é um capitalista, porque neste caso a remuneração do credor advém diretamente do processo produtivo, constituindo lucro financeiro (LAPAVITSAS; MENDIETA-MUÑOZ, 2016).

uma quantia que foi extraída das mãos daquele que saiu perdendo. Assim, ainda para Sokol (2013, p. 507), as relações crédito-débito podem ser vistas como um circuito de valor que opera no tempo e no espaço, em que cada credor extrai valor então sob posse de seu devedor. Estabelece-se, portanto, um *fluxo de valor* entre dois agentes.

Neste mesmo sentido, conforme colocado por Cavalcante et al. (2018, p. 197), a expansão da financeirização ocorre também através das relações diárias de débito-crédito entre os indivíduos. Isto tendo em vista que os agentes econômicos e sociais transmitem suas relações financeiras por meio do gerenciamento de transações específicas ao longo do tempo. No cotidiano, através de trocas simples ou relações de produção ainda mais complexas, os indivíduos estão constantemente lidando com trocas mútuas de reivindicações e compromissos financeiros. A financeirização permeia a capitalização de empresas (financeiras e não financeiras), a realização de lucros e a intermediação necessária nos processos de produção e troca. Além disso, como dito, se faz presente na intermediação de crédito e débito de transações financeiras rotineiras e nas transações diárias mais simples das famílias.

Entendemos que esta percepção, a de um *fluxo de valor* estabelecido entre dois agentes através da finança, nos é interessante para tratar também o fenômeno em tela neste artigo, como sustentaremos adiante.

Na leitura de Pessanha (2019, p. 50) a financeirização – uso do dinheiro como mercadoria –, viabilizada por meio dos fundos financeiros e dos mercados futuros, ampliou a presentificação da mais-valia engendrando “uma radicalização das apropriações dos

excedentes que podem, aparentemente, estar levando ao esgarçamento do sistema”.

Estas diversas formas pelas quais a finança exerce seu domínio refletem a busca de seus grandes agentes por encontrar aplicações rentáveis para os crescentes montantes de capital sob seus domínios.

Para Lencioni (2020, l. 24) “os mecanismos financeiros com suas n estratégias possibilitaram a intensificação de ganhos fora da esfera produtiva, abrindo brechas para o crescimento exponencial do capital fictício”. Afinal, pela lógica intrínseca deste modo de produção, o capital não pode ficar parado, mas sempre posto em circulação para valorizar-se (HARVEY, 2011). Esta ideia é potencializada a partir do conceito de Harvey (2004) de *acumulação por espoliação*. Este conceito retrata justamente a contínua criação de mecanismos que permitem ao capital penetrar por setores antes não diretamente subordinados à sua lógica, abrindo novos campos para a realização do capital sobreacumulado.

Nas palavras do próprio autor (HARVEY, 2004, p. 124), o que a “acumulação por espoliação faz é liberar um conjunto de ativos [...] a custo muito baixo (e, em alguns casos, zero). O capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo”. Neste sentido é que, como já dito, os grandes agentes financeiros passam expandir as fronteiras do capital, fundamentando a loucura da razão econômica na busca perpétua de reprodução do capital, levando à espiral de acumulação infundável (HARVEY, 2018).

Para Pessanha (2019), no período atual os fundos financeiros se tornaram um importante instrumento neste processo de busca contínua da reprodução, atuando de forma conjunta e

complementar ao sistema bancário. Segundo o autor, os fundos passaram a:

(...) captar volumes cada vez maiores de excedentes econômicos que redundam em maiores ofertas de créditos, tornando-se mais ágeis também num novo modus de operar os mecanismos de financiamento, não mais como empréstimo apenas, mas de forma mais ampla, em troca de participações nas corporações (e novos projetos) onde ocorrem a produção material e a construção de infraestruturas de energia, transportes e comunicações (PESSANHA, 2019, p. 85).

Sendo assim, estimamos que podemos tratar a participação de fundos de investimentos disputando e vencendo os leilões para concessão das rodovias como uma espécie de *espoliação territorial*. O complemento *territorial* ao termo se refere às recentes pesquisas de Silva e Teixeira (2019), em que buscaram aplicar o conceito de acumulação por espoliação aos casos de privatização e concessão de infraestruturas aeroportuárias.

Neste quadro, Chesnais (2005) ressalta que a privatização de empresas e a concessão de serviços públicos têm constituído um pilar fundamental na sustentação desta insaciabilidade das finanças. Afinal, conforme colocado pelo autor (CHESNAIS, 2005, p. 62), “para o capital portador de juros em busca de fluxos estáveis de rendimentos, não há melhor investimento que as indústrias de serviços públicos privatizados”. Isso porque engendram fluxos de valor constantes e seguros.

Perto deste debate, Lencioni (2020, l. 20) nos lembra que a:

(...) hegemonia do capital financeiro instrumentaliza o Estado em graus diversos e de diferentes maneiras em várias partes do mundo. Importa a esse capital garantir a criação de condições políticas necessárias para seu livre desenvolvimento. Combinado ou não ao capital

produtivo, melhor dizendo, às diversas frações do capital produtivo, o capital financeiro requer do Estado condições políticas para alavancar de maneira mais vigorosa seu desenvolvimento, independentemente dos custos sociais que isso possa representar.

Este entendimento é aqui importante porque acreditamos que a afirmativa de Chesnais (2005) sobre indústrias de serviços públicos pode ser também aplicada ao fenômeno que aqui buscamos analisar. Isso porque, através dos pedágios, as rodovias concessionadas passam a constituir um fluxo igualmente constante e seguro de renda que é absorvido pelos circuitos de valorização da esfera financeira, conforme detalharemos adiante.

De toda maneira reiteramos que o conceito de financeirização, conforme procuramos mostrar ao longo desta seção, é fundamental para apreender certos aspectos centrais da dinâmica capitalista contemporânea. Em termos gerais, retrata o acúmulo de riqueza e poder nos circuitos financeiros, cuja lógica passa a ditar o ritmo da reprodução capitalista. Neste quadro, agentes hegemônicos tradicionais se reestruturam (como as grandes corporações, crescentemente capitalizadas, e os bancos, que adquirem novas funções) ao mesmo tempo em que novos surgem, tais como os investidores institucionais (principalmente fundos de investimento e pensão). Grandes concentradores de riqueza, estes novos agentes hegemônicos passam a empurrar a lógica financeira para novas fronteiras na busca de aplicações rentáveis para o capital que controlam. Entendemos que a inserção dos fundos de investimento no ramo das concessões rodoviárias é uma manifestação desse fenômeno.

Ainda, cabe lembrar que a financeirização não se impõe igualmente a todos. A forma de inserção de cada país nesta nova

dinâmica depende, em larga medida, do lugar que ocupa na hierarquia da economia-mundo. Neste sentido, a posição de dependência assumida pelo Brasil ao longo de sua história não se apaga nem permanece a mesma frente à nova dinâmica. Antes, se atualiza. Nas palavras de Oliveira (2019, p. 65), a financeirização, “compatível com interesses retrógrados pré-existentes, é um processo que retroalimenta a heterogeneidade estrutural e a insuficiência dinâmica do estilo de desenvolvimento periférico”. Neste sentido pode ser vista, com Paulani (2013, p. 251), como “mais um capítulo da longa história de subordinação e heteronomia” que caracteriza o Brasil. Isto posto, entendemos que o fenômeno de que aqui tratamos é uma das muitas manifestações de uma inserção subordinada na nova dinâmica do capitalismo financeirizado.

### **Financeirização e território**

Tratadas estas questões acerca do que se entende por financeirização e mostrando como ela pode ajudar a explicar o fenômeno que nos propomos a estudar – porém, longe de esgotar o debate dada sua complexidade –, abrimos parênteses para sustentar que não se trata de um fenômeno apenas econômico, mas igualmente político e espacial. Neste sentido, Pike e Pollard (2009) nos alertam às “tentações” que as abordagens sobre financeirização devem evitar: a primeira delas seria a dissociação entre a esfera das finanças e o que se poderia chamar de economia real. Afinal, como já argumentamos, a finança não pode ser vista como completamente descolada dos circuitos reais de extração do mais-valor porque em última instância dele depende.

O segundo risco de uma abordagem ao tema seria autonomizar a financeirização em relação à política, como se este



fenômeno se desse de modo independente do poder do Estado. Na verdade, todo este processo até aqui descrito tem um forte componente político e só foi viabilizado por uma mudança no próprio papel dos Estados, que não se ausentam, mas se reorganizam, como tão bem têm demonstrado, dentre outros, Dardot e Laval (2016) e Osório (2019).

Por fim, o terceiro erro a ser evitado é o de subestimar o papel do espaço geográfico. Afinal, muito tem sido dito sobre a imaterialidade e volatilidade das finanças. Mas, se ela depende, em última instância, da assim chamada economia real, não pode sobreviver sem uma base espacial, que é onde a economia se realiza (MORAES; COSTA, 1984). Mais que isso, o espaço enquanto instância social (SANTOS, 2002b) também impõe condições à realização da economia e, portanto, condiciona as estratégias dos agentes financeiros. Assim, o componente geográfico da análise da financeirização também não pode ser deixado de lado. Neste sentido é que a financeirização deve ser vista como um fenômeno integrado, tendo igualmente que ver com as instâncias econômica, política e espacial (PIKE; POLLARD, 2009).

Partimos do pressuposto de que espaço geográfico é um híbrido, um conjunto de sistemas de objetos e de sistemas de ações (SANTOS, 2002a). Não é um mero receptáculo, um epifenômeno das determinações transcorridas em outras instâncias sociais, mas possui um papel ativo: se impõe a tudo e todos e condiciona novas ações na medida em que é por elas modificado. É um híbrido, como dito, porque compreende as materialidades e as imaterialidades. A materialidade é a herança da história natural e da ação humana passada, ao passo que é a sociedade em suas ações que atribui vida

às formas geográficas e as fazem portadoras de conteúdo (SANTOS, 2002a).

Neste sentido, as novas ações que se dão sob a égide da finança passam a exigir a instalação de novos fixos geográficos, viabilizadores do exercício do poder destes agentes no território, assim como dotam os objetos geográficos já existentes de novas funções, alinhadas a esta nova lógica. Harvey (2018, p. 129) nos lembra que o capital enquanto valor em movimento não ocorre “no vácuo” e que a “configuração espaçotemporal do mundo” há de ser considerada neste processo. Segundo o autor há a necessidade de se:

(...) abandonar a visão do valor que se move sem estar ancorado em nenhum lugar e passar a enxergá-lo criando geografias de cidades e redes de transportes, formando paisagens agrícolas para a produção de alimentos e matérias-primas, englobando fluxos de pessoas, bens e informações, determinando configurações territoriais de valores fundiários e habilidades de trabalho, organizando espaços de trabalho, estruturas de governo e administração (HARVEY, 2018, p. 129).

Contudo, em conformidade com Santos (2002a), ao mesmo tempo em que a ação reordena o espaço, o espaço também condiciona a ação: a instalação de novos fixos e a refuncionalização de outros se dá de forma seletiva.

Em suma, podemos verificar que a financeirização se dá mediante reorganizações na dinâmica socioespacial, promovendo usos do território conforme a sua lógica. Assim é que, nas últimas décadas, novas bases jurídicas (ANTAS JR. 2005), técnicas (CONTEL, 2011) e políticas (DIAS, 2009) têm se assentado no território brasileiro, alinhadas aos desígnios destes novos agentes hegemônicos. Como são mudanças que se instalam sobre um espaço geográfico, repleto de objetos herdados, frutos de ações passadas, há

uma instalação seletiva dessa nova racionalidade, aprofundando as desigualdades socioespaciais e dando-lhe uma nova configuração. Neste quadro é que a *tiranía do dinheiro* (SANTOS, 1997) atualizada sob a forma da finança, submete de forma cada vez mais rígida os territórios ao seu jugo, tornando-os mais vulneráveis na medida em que são usados de forma predatória pela finança (ARROYO, 2006). Cabe lembrar que na maioria das vezes a atuação estatal metamorfoseia-se aos interesses corporativos potencializando um sistema de usos do território (GALLO, 2017) no qual ambos os agentes hegemônicos têm seus interesses atendidos.

Ao tratarmos aqui sobre uma infraestrutura, um objeto geográfico em específico (rodovia), podemos pensá-la como uma *forma* portadora de *função*. Função que é dada pelo tipo de articulação que, através de um *processo*, se estabelece com a *estrutura*, a totalidade social (SANTOS, 2008). Neste esquema, propomos aqui pensar as rodovias administrada por agentes financeiros como uma forma geográfica que adquire nova função sob o processo de financeirização. Um fixo geográfico que passa a ser viabilizador de um novo tipo de fluxo: o fluxo de dinheiro remetido aos circuitos financeiros. A seguir procuramos mostrar como isso têm se dado através da análise da atuação do Fundo Pátria mediante atuação de sua subsidiária Entrevias.

### **Panorama das concessões rodoviárias em São Paulo**

Campos Neto (2016) mostra que, ainda em 2015, a porcentagem de rodovias concedidas no país em relação à malha pavimentada total era de 10,2%, muito acima da média de outros 25 países analisados pelo autor, que em média concedem 1,3% de sua malha rodoviária. No mesmo ano, se levado em consideração apenas

o estado de São Paulo, a proporção é ainda mais eloquente: 42,9% da malha pavimentada do estado estava concedida a empresas privadas.

Ainda de acordo com o estudo de Campos Neto (2016 p. 10), diferentemente da prática internacional, em que “encontram-se casos nos quais o setor privado constrói e explora novas rodovias”, no Brasil a maioria dos ativos rodoviários concedidos já estão construídos, em operação, e às empresas privadas cabe apenas a sua “recuperação, manutenção e exploração”. Assim, se pensarmos na denominação dos tipos de Parceria Público-Privada (MOREIRA; CARNEIRO, 1994), a experiência internacional em geral caracteriza concessões de tipo de tipo BOT (*Build-Operate-Transfer*), enquanto no Brasil podemos pensar na predominância das concessões de tipo LDO (*Lease-Develop-Operate*).

Caso emblemático neste sentido são os dos Sistemas Anchieta-Imigrantes (sistema formado principalmente pelas rodovias SP-150 e SP-160) e Bandeirantes-Anhanguera (SP-348 e SP-330). Ambos foram inaugurados na década de 1970 pela Dersa S.A., empresa estatal de economia mista controlada pelo Governo do Estado de São Paulo (DERSA, 2020). À época tidos como projetos de vanguarda tecnológica e que foram muito bem-sucedidos, as rodovias pertencentes a estes sistemas foram posteriormente concedidas a operadores privados<sup>6</sup> e hoje, por estarem entre as melhores do país, são utilizadas como exemplos, pelos apologistas, de eficiência da gestão privada nas concessões rodoviárias, quando na verdade foram construídas por empresa estatal. A Dersa, por sua vez, teve no ano

---

<sup>6</sup> O Sistema Anchieta-Imigrantes foi concedido ao grupo EcoRodovias em 1998. Mesmo ano em que o grupo CCR passa a operar o Sistema Bandeirantes-Anhanguera.

passado sua extinção aprovada na Assembleia Legislativa (SÃO PAULO, 2019).

Claro que, ainda assim, investimentos vultosos em melhorias estão previstos em muitos dos contratos: no caso do lote Florínea-Igarapava, que aqui nos interessa, os investimentos previstos são da ordem de R\$ 3,9 bilhões em duplicações, ampliações e outras melhorias<sup>7</sup>. O que ressaltamos, entretanto, é que a rodovia concedida já existe e é utilizada pelos usuários, constituindo um investimento mais seguro do que se tivesse de ser construída do zero: o tráfego em vias já existentes costuma ter baixa elasticidade. Isto porque os usuários em geral têm poucas alternativas a elas, constituindo espécies de “monopólios naturais” (DEPINÉ, 2010, p. 177).

Além disso, há na maioria dos contratos, como os que vigoram no estado de São Paulo, instrumentos jurídicos que protegem as concessionárias de possíveis prejuízos ao longo da vigência da concessão, fazendo com que o Estado garanta o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias (DEPINÉ, 2010; OLIVEIRA, 2014, p. 111). Ainda, não é desprezível a ocorrência de renegociações abusivas dos contratos em benefício das empresas privadas, o que usualmente se dá através de elevação das tarifas de pedágio e de extensão do tempo de vigência da concessão (MATTOS, 2013).

Por todas essas questões, podemos caracterizar as concessões rodoviárias paulistas como um investimento seguro, possibilitando fluxos de dinheiro garantidos em contratos que em média duram trinta anos (OLIVEIRA, 2014, p. 263). Isso posto, não

---

<sup>7</sup> Fonte das informações: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/sp-recebe-propostas-para-concessao-de-rodovias-do-lote-centro-oeste/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

é de surpreender que estas oportunidades de investimento tenham atraído o interesse de grandes agentes financeiros: reflete a busca dos investidores institucionais por fluxos de renda estáveis e duradouros (CHESNAIS, 2005). O que se acentua face à relativa queda na rentabilidade de outras modalidades tradicionais de investimento financeiro, tal como os títulos de renda fixa, impelindo estes agentes a investirem em outros segmentos, como o de infraestrutura (LOPES, 2012). À título de outro exemplo deste movimento, Fritzen (2017) e Hohl (2012) mostram como isso tem se dado no setor de geração de energia elétrica.

### **Atuação do grupo Pátria Investimentos Ltda. através da concessionária Entrevias S.A.**

No fenômeno que aqui analisamos, o caráter predatório da aplicação financeira se oculta sob uma aparência de investimento em infraestrutura. Entretanto, parcela significativa das receitas, que advém principalmente do pedágio, é destinada a remunerar o capital do investidor, muito mais que apenas financiar as obras de melhorias. A exorbitância do valor dos pedágios e da remuneração das concessionárias em geral tem sido discutida há algum tempo, mostrando um descolamento entre o custo das obras e o montante das receitas. A diferença entre o custo e a receita, neste caso, é equivalente ao volume dos fluxos de dinheiro que partem das praças de pedágio para os controladores e investidores das concessionárias. Isso posto, atentemo-nos agora mais detidamente à atuação da concessionária Entrevias, que como dito administra, desde 2017, 570 km de rodovias do lote Florínea-Igarapava, no centro-oeste paulista. Assim podemos estimar a ordem dos recursos de que estamos tratando.

Inicialmente chama atenção a complexa trama existente no controle administrativo da empresa Entrevias, tendo em vista esta ser uma (das muitas) empresas controladas pelo grupo Pátria Investimentos Ltda. Conforme informações da própria empresa<sup>8</sup>, a Entrevias Concessionária de Rodovias S.A. tem como única controladora direta a Infraestrutura Investimentos e Participações II S.A. Esta, por sua vez tem como controladores o fundo Pátria Infraestrutura III – Fundo de Investimento em Participações e o fundo Entrevias Coinvestimento – Fundo de Investimento em Participações – Multiestratégia. Ambos são controlados pelo Pátria Infraestrutura Ltda., em seu turno controlado, enfim, pelo Pátria Investimentos Ltda.

O mais recente balanço financeiro a que tivemos acesso é relativo a 2019 e dispõe uma série de informações referentes a um período de nove meses findo em setembro daquele ano (ENTREVIAS, 2019).<sup>9</sup> Assim, entre janeiro e setembro de 2019, o tráfego no trecho sob operação do grupo ultrapassou os 40 milhões de veículos equivalentes.<sup>10</sup> Deste fluxo de veículos, a receita tarifária bruta obtida foi de R\$ 319,883 milhões. As receitas acessórias, que são as obtidas através de outras fontes que não a tarifa de pedágio (e. g. contratos de propaganda em outdoors às margens das vias, contratos de passagem de cabeamento etc.), no período somaram R\$ 1,604 milhões.

Descontemos da receita bruta (tarifária e acessória) as deduções que sobre ela incidem. São as contribuições COFINS

---

8

Disponível em: <http://ri.entrevias.com.br/list.aspx?idCanal=iHezpn114PPKLD0cMPQtnw==>. Acesso em: 15 abr. 2020.

<sup>9</sup> Todos os valores citados nesta seção, exceto quando indicado, foram extraídos deste balanço, divulgado em 30 de setembro de 2019.

<sup>10</sup> A contagem de *veículos equivalentes* é calculada equalizando veículos leves e pesados. Nesta conta, um eixo de veículo pesado equivale a um veículo leve.

(R\$ 9,637 mi) e PIS (R\$ 2,088 mi), o imposto ISS (R\$ 16,040 mi), e o pagamento do ônus variável ao poder concedente e a taxa de fiscalização à ARTESP (somados, R\$ 9,613 mi). Contabilizadas todas essas deduções, a receita líquida com serviços da concessionária no período foi de R\$ 282,505 milhões. Isso, frisamos, apenas referente aos meses de janeiro a setembro do ano de 2019. Lembremos também de que o contrato de concessão dura trinta anos. Para ter direito a explorar esse rendoso ativo, o grupo pagou ao poder concedente o ônus fixo de R\$ 1,376 bi<sup>11</sup> e se comprometeu a realizar um conjunto de investimentos estimado em R\$ 3,9 bi ao longo da vigência do contrato.

Igualmente eloquente quanto ao volume dos rendimentos previstos foram as emissões de debêntures, que são títulos de dívida privada, pela empresa (ENTREVIAS, 2019). A primeira chamada de emissão, ocorrida em maio de 2017, captou 70.000 debêntures conversíveis com valor unitário de R\$ 10.000,00, totalizando R\$ 700 mi, e foram captadas junto ao “Fundo Pátria Brasil Infraestrutura III - Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia”, que é administrado pelo Pátria Infraestrutura Gestão de Recursos Ltda. (uma subsidiária do Pátria Investimentos Ltda., o grupo controlador da concessionária dentre outros tantos investimentos). Esses títulos têm vencimento previsto para 2029 e possuem remuneração de 8,5% ao ano mais reajuste integral com base no IPCA.

A segunda emissão, realizada em fevereiro de 2018, colocou em circulação debêntures não-conversíveis no montante total de R\$ 1 bi. Estas foram captadas junto ao mercado, tem vencimento previsto para 2030 e rendem 7,75%, além do reajuste do IPCA. Ora, são R\$ 1,7

---

<sup>11</sup> Valor na data base IPCA/IBGE de abril de 2017, conforme descrito no contrato da concessão (ARTESP, 2017). Foi pago em duas parcelas: a primeira liquidada em maio de 2017 (R\$ 960 mi) e a segunda em maio de 2018 (R\$ 415 mi).



bilhão (em valores nominais) em títulos de dívida privada que rendem ao redor de 8% mais o reajuste, anualmente, por mais de dez anos (se corrigidos monetariamente, os R\$ 700 mi referentes à primeira emissão passam a contar R\$ 717 mi no momento da segunda emissão, somando com esta R\$ 1,717 bi pela data base de fevereiro de 2018)<sup>12</sup>. Se a concessionária contrai dívidas nestes termos, há previsão de que as receitas ultrapassem o nível de rentabilidade pago aos detentores dos títulos. E, em última instância, quem remunera estes debenturistas é o usuário das rodovias.

Também, pelo que pudemos apurar, a concessionária Entrevias subcontrata construtoras para a realização de obras previstas pelo contrato. Foi o caso da construção de três praças de pedágio e de seis sistemas de atendimento ao usuário que foram realizados pela FBS – Construção Civil e Pavimentação, contratada pela Entrevias. Pudemos verificar, ainda, um grande número de processos movidos pelos trabalhadores contra a construtora FBS e a concessionária Entrevias, relacionados às péssimas condições de trabalho (JUSBRASIL, 2020).

A título de exemplo, em um dos processos em que ambas as empresas são réis, a juíza responsável conclui em sua sentença que as “condições do ambiente de trabalho era[m] degradantes e ensejam dano moral indenizável” (TRT 15, 2019). Dentre as transgressões elencadas, constatou-se que jornadas de trabalho ultrapassavam os limites diário e semanal. A conclusão foi a de que o trabalhador requerente laborava, de segunda à sexta, das 7h às 20h e, aos sábados e domingos, das 7h às 17h. Há ainda, no mesmo processo,

---

<sup>12</sup> Valores corrigidos pelo IPCA/IBGE para os períodos de maio de 2017 a fevereiro de 2018, através da ferramenta “Calculadora do cidadão” disponibilizada pelo Banco Central do Brasil no site: <https://www.bcb.gov.br/acessoinformacao/calculadoradocidadao>. Acesso em 10 jul. 2020.

queixas em relação à disponibilidade de banheiros químicos, em número insuficiente para os trabalhadores da obra e higienizados apenas semanalmente (TRT 15, 2019).

A situação é um retrato claro de que, no caso em questão, as obras em infraestrutura, às custas de um elevado grau de exploração dos trabalhadores, se tornaram mero subproduto de uma lógica de ganhos predatórios. De um lado, alta rentabilidade garantida aos investidores; de outro, condições de trabalho degradantes. Dois lados de um mesmo processo. Lembremos ainda que no caso retratado tudo isso se dá, em última instância, no âmbito de uma concessão pública.

### **Um dreno da renda local**

Exposto o caso, acreditamos ser lícito propor pensá-lo como um mecanismo de *sucção da poupança popular* (SANTOS, 2004, p. 243). Milton Santos (2004) é quem nos fornece esta perspectiva: ao analisar na década de 1970 o funcionamento dos dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, identificou que determinadas situações, como os oligopólios do comércio e o endividamento nas periferias, constituíam mecanismos de extração da renda dos mais pobres pelos circuitos superiores. Posteriormente María Laura Silveira (2015), partindo desta perspectiva ao tratar sobre as novas feições da economia urbana sob a égide da modernização contemporânea, destaca que a finança tem desempenhado um papel central na atualização dos mecanismos de extração da renda do circuito inferior. Fabio Tozi (2015), por sua vez, neste mesmo sentido, tem mostrado como isso se dá atualmente através da atuação de empresas de transporte por aplicativo, que *vampirizam* a renda até então em circulação local.

Assim, entendemos que este modelo de concessão rodoviária, à exemplo do caso retratado, também tem constituído um mecanismo de extração da renda local sob a égide da financeirização. Propomos esta perspectiva porque é a renda em circulação local, retida nas praças de pedágio, que remunera a concessionária e seus investidores. Além dos que transitam pela rodovia, o pedágio também onera indiretamente o resto dos habitantes na medida em que encarece a circulação de mercadorias.

Neste quadro, levantamentos têm destacado que o impacto das tarifas dos pedágios paulistas no custo do transporte de passageiros e mercadorias é sensível e incide especialmente sobre produtos de baixo valor agregado, como alimentos e materiais de construção, e sobre passagens de ônibus intermunicipais (VIER, 2010; GUANZIROLI; CONSIDERA, 2005, apud OLIVEIRA, 2016, p. 195). E, como se impõe a todos igualmente, a tarifa de pedágio e os reajustes nos preços que ocasiona têm caráter regressivo (OLIVEIRA, 2016, p. 192). Pode-se discutir, em cada caso, sobre em quem acaba incidindo essa cobrança: se é repassada ao consumidor final, se é arcada pelo transportador, ou se reflete em diminuição da margem de lucro do empresário. Em todo caso, o que é certo é que o valor circulante no local é remetido para a esfera de circulação financeira, remunerando seus agentes.

Apologistas (ABCR, 2017, p. 14) deste tipo de concessão argumentam que rodovias mal cuidadas, mais do que as tarifas do pedágio, encareceriam o preço das mercadorias na medida em que causariam maior gasto com manutenção de seus veículos transportadores. Enquanto a premissa é verdadeira, essa oposição entre, de um lado, pedágios abusivos e, de outro, rodovias mal cuidadas, é um falso problema. Existem outras possibilidades de se

operar as rodovias e mantê-las em bom estado. Mesmo autores que não colocam em questão a validade da concessão pública de rodovias admitem que haveria outras formas de fazê-lo.

É o caso da proposta de Trujillo et al. (1997): os autores sugerem um modelo de decomposição da concessão pública em vários contratos diferentes, com empresas distintas operando, sob licitação, diferentes obras e serviços demandados pelo poder concedente. Este procedimento eliminaria a figura da concessionária que, como no caso da Entrevias, atua como um intermediário de subcontratações abusivas. Uma condição para adoção deste tipo de operação, entretanto, seria a existência de instituição ou empresa pública competente no setor e apta a articular os diversos contratos (TRUJILLO et al., 1997, p. 22). Seria uma forma de retomar o controle público destes ativos, permitindo a manutenção adequada das rodovias e a realização das obras desejadas como fim em si, e não mero meio para remuneração de investidores através de pedágios abusivos e superexploração de subcontratados.

Não se trata aqui de sustentar esse modelo como a panaceia para a problemática das concessões. Uma análise de sua real viabilidade no momento dependeria de um detalhado estudo que escapa aos horizontes deste trabalho. Mencionamos esta proposta apenas a título de indicar que outras possibilidades existem e há tempos têm sido propostas e discutidas. A insistência do Governo de São Paulo em um modelo específico de concessão é fruto de decisões políticas. Talvez perguntar-nos sobre quem tem ganhado com a atual política de concessão rodoviária seja uma boa forma de angariar pistas sobre suas motivações subjacentes.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Investigações recentes têm apontado irregularidades nas concessões rodoviárias paulistas (MARQUES, 2020; DIEGUEZ, 2019). Acreditamos que a análise da

## Considerações Finais

À luz do que foi exposto nas seções anteriores podemos propor uma forma de analisar o fenômeno. Em primeiro lugar, trata-se de investidores (no caso retratado, um fundo de investimento representante de grupo estrangeiro) que, sob justificativa de investimentos em infraestrutura, adquirem junto ao poder concedente o direito de explorar o rendoso ativo que são as principais rodovias de São Paulo. Ao fazê-lo, engendram um novo fluxo de dinheiro que lhes permite remunerar seu capital-dinheiro de forma relativamente segura e duradoura. Assim, e aqui retomando Santos (2008), trata-se de uma *forma* geográfica que adquire nova *função*. A rodovia continua desempenhando sua função primeira que é a de permitir o fluxo de veículos. A novidade está no fato de que, ao ser pedagiada e controlada por grupos financeiros, passa também a viabilizar outro tipo de fluxo que é, como dito, um fluxo de dinheiro, extraído da renda local e remetido aos circuitos de acumulação financeira. Constitui assim uma espécie de dreno de parcela da renda local (SANTOS, 2004).

Com Harvey (2004), podemos pensá-la também enquanto uma forma sutil de *espoliação*, à qual, como dito, podemos acrescentar o adjetivo *territorial* (SILVA; TEIXEIRA, 2019). Isso na medida em que representa a extensão do poder do capital sobre novos ativos (rodovias públicas), dando vazão a um capital global ocioso. Um apanágio dos grandes agentes financeiros que desta forma acabam bem-sucedidos em sua busca por fluxos de renda estáveis e seguros (CHESNAIS, 2005). Assim, podemos constatar que este

---

dimensão política desse processo e das relações entre esses agentes econômicos e o Estado é um caminho analítico possível.

fenômeno, esta aquisição de uma nova função por parte da rodovia, está alinhada a um processo maior, o de financeirização, que tem modificado as estruturas sociais.

Em específico sobre o *fluxo de valor* engendrado, podemos pensar que, embora não seja uma relação débito-crédito, também conecta agentes ganhadores (os investidores) e perdedores (aqueles direta ou indiretamente onerados pelo pedágio) (SOKOL 2013). Neste sentido, na denominação de Lapavitsas e Mendieta-Muñoz (2016), trata-se de uma espécie de *expropriação financeira*, através da qual o investidor obtém seu lucro ao tomar parcela do dinheiro que até então estava sob posse de outrem. Esse fluxo predatório de valor que se instaura acaba por reforçar a iniquidade entre os agentes envolvidos. E, como inevitavelmente se dá no espaço geográfico (no caso, drenado do local e remetido a agentes dispersos no espaço) também atua no sentido de aprofundar as desigualdades e hierarquias territoriais.

Na escala intrarregional também há um componente de agravamento das desigualdades. As rodovias concedidas a controladores privados no estado de São Paulo são as com maior fluxo médio de veículos. São, portanto, pelo prisma econômico, as mais interessantes de se administrar. Ao concedê-las ao interesse privado, o Estado perde a margem de manobra que lhe possibilitaria operar uma política de investimentos cruzados e compensatórios, empregando recursos para melhoria da infraestrutura viária de regiões carentes deste tipo de equipamento, que representaria um estímulo a diminuição das desigualdades intrarregionais. Ao contrário, o modelo adotado contribui para seu enrijecimento (OLIVEIRA, 2016).

Outra discussão que a questão suscita é sobre as diferentes formas de inserção na financeirização a depender do lugar que se ocupa no espaço geográfico e na hierarquia social. Tem-se discutido sobre a figura paradoxal do trabalhador que ao mesmo tempo torna-se investidor através de seu fundo de pensão (ou mesmo de investimento). É uma prática tornada comum nos países centrais (SAUVIAT, 2005). No Brasil, entretanto, a forma mais comum de inserção na financeirização é enquanto parte expropriada. Muito mais do que adquirir essa posição ambígua de *trabalhador-acionista* (reservada principalmente a certos fundos de pensão estatais), o que têm acontecido ao trabalhador médio brasileiro é estar submetido a mais graus de exploração sob a financeirização.

Além da invariável exploração no trabalho produtivo, somam-se novos e complementares tipos de expropriação. Sokol (2013, p.510) denomina o primeiro tipo *espaço de exploração 1*, e, o segundo, *espaço de exploração 2*. Exemplos desse último seriam as abusivas relações crédito-débito e outras relações predatórias de extração de valor. No Brasil, devido a uma situação de dependência estrutural que não se resolve, mas se renova e atualiza, a financeirização se manifesta adicionando novas camadas de expropriação (PAULANI, 2013), reforçando as desigualdades social e territorial. Em suma, procuramos sustentar que o fenômeno aqui retratado é uma dessas novas formas de expropriação sob a égide das finanças; o que pressupõe e se dá mediante novos usos do território, mais corporativos e predatórios.

Há uma série de questões que, abordadas aqui apenas lateralmente na construção de nosso argumento, mereceriam toda uma atenção à parte. É o caso da dimensão política deste fenômeno. Uma análise atenta sobre a relação entre estes grandes agentes

financeiros e o Estado seria de grande ajuda na tentativa de elucidação deste fenômeno, que permite diferentes aproximações partindo de diversas frentes. Também, seria o caso de conceder um tratamento mais detalhado quanto ao impacto deste tipo de concessão no enrijecimento das desigualdades socioespaciais. Neste campo, trabalhos como os de Ribeiro e Toneto Júnior (2004) e Gallo e Bastiani (2017) têm ressaltado a relevância das receitas tributárias repassadas pelas concessionárias aos municípios. Esta é outra importante dimensão do problema. Assim, a análise que aqui propomos deve ser complementada por avanços nestas e outras frentes de tratamento ao tema.

Em suma, procuramos aqui sustentar o entendimento das concessões rodoviárias enquanto plataformas de valorização financeira. As rodovias, na medida em que são pedagiadas e controladas por agentes financeiros, engendram um fluxo de valor remetido do local para os circuitos financeiros, remunerando o capital dos investidores. Trata-se, portanto, de um uso do território alinhado ao processo de financeirização.

Leda Paulani (2013) sustentou que a inserção obstinada, mas subalterna, do Brasil na financeirização a partir dos anos 1990 sedimentou e agravou a situação de dependência e heteronomia histórica de nosso país. Isso porque:

(...) com uma cancela financeira cada vez mais escancarada, o país foi se colocando mais e mais como inestimável fonte de ganhos ao capital ciano que circula pelo planeta à busca de rendimentos. Uma postura como essa é tudo que o capital financeiro quer encontrar, pois apesar de equivocadamente ser chamado de “capital especulativo”, de especulativo pouco tem. Busca na verdade rendimento, e quanto mais elevado, melhor. Busca fontes efetivas de produção de valor



de onde possa extrair seus ganhos (PAULANI, 2013, p. 254).

São estas, em linhas gerais, as condições que permitiram à autora considerar que o Brasil, desde sua inserção ativa na financeirização, tem se constituído como uma atrativa plataforma de valorização financeira ao capital global sobreacumulado (PAULANI, 2013). Isto porque são muitas as oportunidades de investimentos rendosos. Aqui procuramos delinear o funcionamento de uma dessas formas de ganhos predatórios. Entendemos que o fenômeno que tratamos ao longo deste artigo representa uma fonte específica de valor de onde se tem extraído ganhos financeiros. Neste mecanismo, das rodovias pedagiadas e controladas por agentes financeiros, trata-se da extração de um valor já existente e então circulante no local, que é retido nas praças de pedágio e remetido aos investidores.

María Laura Silveira (2003, p. 414), por sua vez, mostrou como a atual “socialização capitalista torna-se bifronte porque significa, de um lado, a construção de equipamentos públicos de uso privado e, de outro, a instalação de equipamentos privados de uso público.” Isso porque os recursos do Estado têm sido, em medida cada vez maior, comprometidos na busca por tornar o território viável à atuação dos grandes agentes econômicos, ao passo que os equipamentos de uso público têm sido privatizados. É este o caso, como a própria autora coloca, das rodovias pedagiadas (SILVEIRA, 2003, p. 414). Sob controle privado, a rodovia tem sua utilização condicionada ao pagamento de tarifa que, como mostrado, em larga medida serve para remunerar grandes agentes econômicos.

Essa situação ilustra como os usos corporativos e predatórios do território têm predominado sob a financeirização: são ganhos financeiros estéreis viabilizados à custa de reforço da desigualdade

socioespacial. Aqui procuramos fornecer alguns subsídios para o entendimento de uma das muitas formas como este processo tem se dado no Brasil.

### Referências bibliográficas

AALBERS, M. B. The Financialization of Home and the Mortgage Market Crisis. *Competition & Change*, Thousand Oaks (EUA), v. 12, n. 2, p.148–166, jun. 2008.

ABCR. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS. *Pedágio: mitos e fatos*. 2017. Disponível em: <https://abcr.org.br/institucional/biblioteca/mitos-e-fatos/pedagio-mitos-e-fatos-2017/download>. Acesso em: 07 abr. 2020.

ANTAS JR., R. M. *Território e regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito*. São Paulo: Humanitas, 2005.

ARRIGHI, G. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. São Paulo: Ed. Unesp, 1996.

ARROYO, M. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. In: LEMOS, A. I. G. de; SILVEIRA, M. L.; ARROYO, M. (Orgs.). *Questões territoriais na América Latina*. Buenos Aires: Ed. Clacso, 2006.

ARTESP. AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Contrato de Concessão* (Contrato Artesp Nº 0352/ARTESP/2017) São Paulo: 2017. Disponível em: <http://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Documento/Download?codigo=26369>. Acesso em: 10 jul. 2020.

BELLUZZO, L. G. *O capital e suas metamorfoses*. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

BELLUZZO, L. G.; GALÍPOLO, G. *A escassez na abundância capitalista*. São Paulo: Editora Contracorrente, 2019.

BRAGA, J. C. S. A financeirização da riqueza: a macroestrutura financeira e a nova dinâmica dos capitalismo centrais. *Economia e Sociedade*, v. 2, n.1, p. 25-57 ago. 1993.

CAMPOS NETO, C. A. S. Reflexões sobre investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil. *Radar: tecnologia, produção e*

comércio exterior - (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). Brasília, v. 47, n. 1, p. 7-22, out. 2016.

CAVALCANTE, A.; CROCCO, M. A.; SANTOS, F. B.; NOGUEIRA, M. Financialization and Space: Theoretical and Empirical Contributions. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, São Paulo, v. 20, n. 2, p. 193-220, mai-ago., 2018.

CHESNAIS, F. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F. (Org.). *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. São Paulo: Boitempo, 2005.

CHRISTOPHERS, B. The limits to financialization. *Dialogues in Human Geography*, v. 5, n. 2, p. 183-200, 2015. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/2043820615588153>. Acesso em: 15 abr. 2020

CONTEL, F. B. *Território e finanças: técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2011

DARDOT, P.; LAVAL, C. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DEPINÉ, F. D. C. *Concessão de rodovias: modalidades e formas de remuneração do concessionário*. 2010. 185f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010

DERSA. DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. (São Paulo). *Linha do tempo*. Disponível em: <http://www.dersa.sp.gov.br/quem-somos/historia/linha-do-tempo/>. Acesso em: 09 abr. 2020.

DIAS, L. C. Finanças, política e território. *Caderno CRH*, Salvador, v. 22, n. 55, p. 9-12, abr. 2009. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-49792009000100001>.

DIEGUEZ, C. Delação Financiada. *Piauí*. 18 abr. 2020. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/delacao-financiada/>. Acesso em: 0, abr. 2020.

ENTREVIAS. ENTREVIAS CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A. *ITR - Informações Trimestrais - 30/09/2018 (Versão: 2)*, 30 set. 2019. 42p.

FRITZEN, M. *Uso do território e geração hidrelétrica de pequeno porte no Brasil*. 2017. 168 f. Dissertação (Mestrado), Curso de Programa de Pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

GALLO, F. Usos do território e o papel do Estado no Brasil: notas sobre a atuação da Agência Desenvolve SP. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 21, n. 2, agosto, 2017, p. 480-496.

GALLO, F.; BASTIANI, P. Concessões de rodovias em São Paulo e a relevância dos repasses de ISSQN dos pedágios na composição dos orçamentos municipais. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 7, n. 2, 2017.

HARVEY, D. *A loucura da razão econômica*. Marx e o capitalismo no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2018.

HARVEY, D. *O enigma do capital* e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, D. *O Neoliberalismo*: história e implicações. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HARVEY, D. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2004.

HIRATA, T.; FUCUCHIMA, L. Gestora Pátria oferece R\$ 1,1 bilhão e vence concessão de 'Pipa'. *Valor Econômico*: 08 jan. 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/08/gestora-patria-oferece-outorga-de-r-11-bi-e-vence-concessao-de-pipa.ghtml>. Acesso em: 01 abr. 2020.

HOHL, V. R. *O novo marco regulatório do Brasil para os projetos de geração de energia elétrica e sua capacidade de atrair os fundos de pensão para investir no setor objetivando o retorno a longo prazo*. 2012. 88 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Mestrado Profissionalizante, Departamento de Economia, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

JUSBRASIL (comp.). *Entrevias Concessionária de Rodovias S.A.* Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/163454382/entrevias-concessionaria-de-rodovias-sa/atualizacoes>. Acesso em: 05 abr. 2020.

LAPAVITSAS, C. Theorizing financialization. *Work, employment and Society*, v. 25, n. 4, p. 611-626, 30 dez. 2011. SAGE. <https://doi.org/10.1177/09500170111419708>.

LAPAVITSAS, C.; MENDIETA-MUÑOZ, I. The Profits of Financialization. *Monthly Review*, Nova Iorque, v. 68, n. 3, p.49-62, 4 jul. 2016. Monthly Review Foundation. [http://dx.doi.org/10.14452/mr-068-03-2016-07\\_4](http://dx.doi.org/10.14452/mr-068-03-2016-07_4).

LENCIONI, S. O capital e seu espaço. Para além de produzir valor e espaço, o capital produz o desenvolvimento geográfico desigual. *Confins [Online]*, 44, 2020. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/26177>. Acesso em: 14 abr. 2020.

LOPES, G. N. *Serviços de infraestrutura como opção de investimentos para os fundos de pensão brasileiros*. 2012. 122 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

KLINK, J.; SOUZA, M. B. de. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 379-406, mai.-ago 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-3902> Acesso em: 14 de abr. 2020.

MARQUES, J. Ecovias assina acordo com Promotoria e diz que pagou propina por 18 anos em gestões do PSDB em SP. *Folha de S. Paulo*. 07 abr. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2020/04/ecovias-assina-acordo-com-promotoria-e-diz-que-pagou-propina-por-18-anos-em-gestoes-do-psdb-em-sp.shtml> Acesso em: 07 abr. 2020.

MARTÍNEZ-VARGAS, I. Fundo Pátria compra concessionária que administra Raposo Tavares. *Folha de S. Paulo*. 19 dez. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/12/fundo-patria-amplia-negocios-na-area-de-infraestrutura.shtml>. Acesso em: 01 abr. 2020.

MARX, K. *O Capital: crítica da Economia Política*. Livro 1. São Paulo: Boitempo, 2011.

MATTOS, M. Concessões de rodovias e renegociações no Brasil. In: OLIVEIRA, G.; OLIVEIRA FILHO, L. *Parcerias público-privadas:*

experiências, desafios e propostas. Rio de Janeiro: LTC, 2013. p. 65-102.

MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1984.

MOREIRA, T.; CARNEIRO, M. C. F. A parceria público-privada na infra-estrutura econômica. *Revista do BNDES*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 27-46, dez, 1994

OLIVEIRA, C. A. *O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação*. 2016. 321f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2016.

OLIVEIRA, F. L. P. Mediações teóricas para a análise da financeirização da produção do espaço na América Latina. *Semestre Económico*, v. 22 n. 50, 47-69. 2019.

OSORIO, J. *O Estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2019.

PALLUDETO, A. W. A.; ROSSI, P. O capital fictício: revisitando uma categoria controversa. *Texto para Discussão* (Unicamp – Instituto de Economia), n. 347, ago. 2018.

PAULANI, L. Acumulação Sistêmica, Poupança Externa e Rentismo: observações sobre o caso brasileiro. *Estudos Avançados*, São Paulo, IEA/USP, v. 27, n. 77, 2013. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142013000100018](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000100018). Acesso em: 16 abr. 2020.

PESSANHA, R. M. *A “indústria” dos fundos financeiros*. Potência, estratégias e mobilidade no capitalismo contemporâneo. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.

PIKE, A.; POLLARD, J. Economic Geographies of Financialization. *Economic Geography*, Worcester (EUA), v. 86, n. 1, p.29-51, 14 dez. 2009. Wiley. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1944-8287.2009.01057.x>.

RIBEIRO, T. B.; TONETO JÚNIOR, R. As receitas tributárias das praças de pedágio e as finanças públicas municipais: uma análise do esforço fiscal no estado de São Paulo. *Planejamento e Políticas Públicas* (PPP), Brasília, n. 27, p. 117-139, jun./dez. 2004.

SANTOS, M. *Espaço e Método*. São Paulo: EDUSP, 2008. (Coleção Milton Santos; 12).

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2005. p. 137-144. (Coleção Milton Santos; 7).

SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2004. (Coleção Milton Santos; 4).

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2002a. (Coleção Milton Santos; 1).

SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. São Paulo: EDUSP, 2002b. (Coleção Milton Santos; 2).

SANTOS, M. Da política dos Estados à política das empresas. *Cadernos da Escola do Legislativo*. Belo Horizonte, v. 3, n. 6, p. 3-191, jul./dez. 1997.

SÃO PAULO. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Deputados aprovam a extinção da Dersa*. 10 set. 2019 Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?10/09/2019/deputados-aprovam-a-extincao-da-dersa>. Acesso em: 09 abr. 2020.

SÃO PAULO. GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Concessão do lote de rodovias paulistas é habilitada por comissão*. 05 abr. 2017. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/concessao-lote-rodovias-centro-oeste-paulista-e-habilitada-por-comissao>. Acesso em: 01 abr. 2020.

SAUVIAT, C. Os fundos de pensão e os fundos mútuos: principais atores da finança mundializada e do novo poder acionário. In: CHESNAIS, F. (Org.). *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. São Paulo: Boitempo, 2005.

SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA, S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuição geográfica à análise crítica da concessão aeroportuária. *Geosp – Espaço e Tempo* (Online), v. 23, n. 2, p. 242-261, ago. 2019.

SILVEIRA, M. L. A região e a invenção da viabilidade do território. In: SOUZA, M. A. A. de. (Org.) *Território Brasileiro: Usos e Abusos*. Campinas: Edições Territorial, 2003.

SILVEIRA, M. L. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. *Geosp – Espaço e Tempo* (Online), v. 19, n. 2, p. 246-262, ago. 2015.

SOKOL, M. Towards a 'newer' economic geography? Injecting finance and financialization into economic geographies. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, Cambridge, v. 6, n. 3, p.501-515, 16 out. 2013. Oxford University Press. <http://dx.doi.org/10.1093/cjres/rst022>.

TAVARES, M. C. O sistema financeiro brasileiro e o ciclo de expansão recente. In: BELLUZZO, L. G. M.; COUTINHO, R. *Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise*. São Paulo: Brasiliense, 1983. v. 2, p. 107-138.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *XV Coloquio Internacional de Geocrítica Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista*, Barcelona, 2018.

TRT 15. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15ª REGIÃO. *Andamento do Processo n. 0011415-58.2018.5.15.0049*. Sentença da Juíza: Maria Flavia Roncel De Oliveira Alaite. 30 jul. 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/documentos/737818087/andamento-do-processo-n-0011415-5820185150049-rtsum-30-07-2019-do-trt-15>. Acesso em: 06 abr. 2020

TRUJILLO, J. A.; COHEN, R.; FREIXAS, X; SHEENY, R. Infrastructure Financing with Unbundled Mechanisms. *Inter-American Development Bank*. Washington, n. IFM-109, dez. 1997. Disponível em: <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Infrastructure-Financing-with-Unbundled-Mechanisms.pdf>. Acesso em: 07 abr. 2020.

VIER, S. Pedágios de SP aumentam custos de alimentos e materiais de construção. *Rede Brasil Atual*. 16 abr. 2010. Disponível em: <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2010/04/pedagio-aumenta-custo-de-alimentos-e-materiais-de-construcao>. Acesso em: 08 abr. 2020.



Submetido em: 16 de abril de 2020.

Devolvido para revisão em: 09 de julho de 2020.

Aprovado em: 16 de julho de 2020.

**Como citar este artigo:**

COSTA, Bruno Moreira Riani; GALLO, Fabricio. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, p. 321-361, jan.-jun./2020.